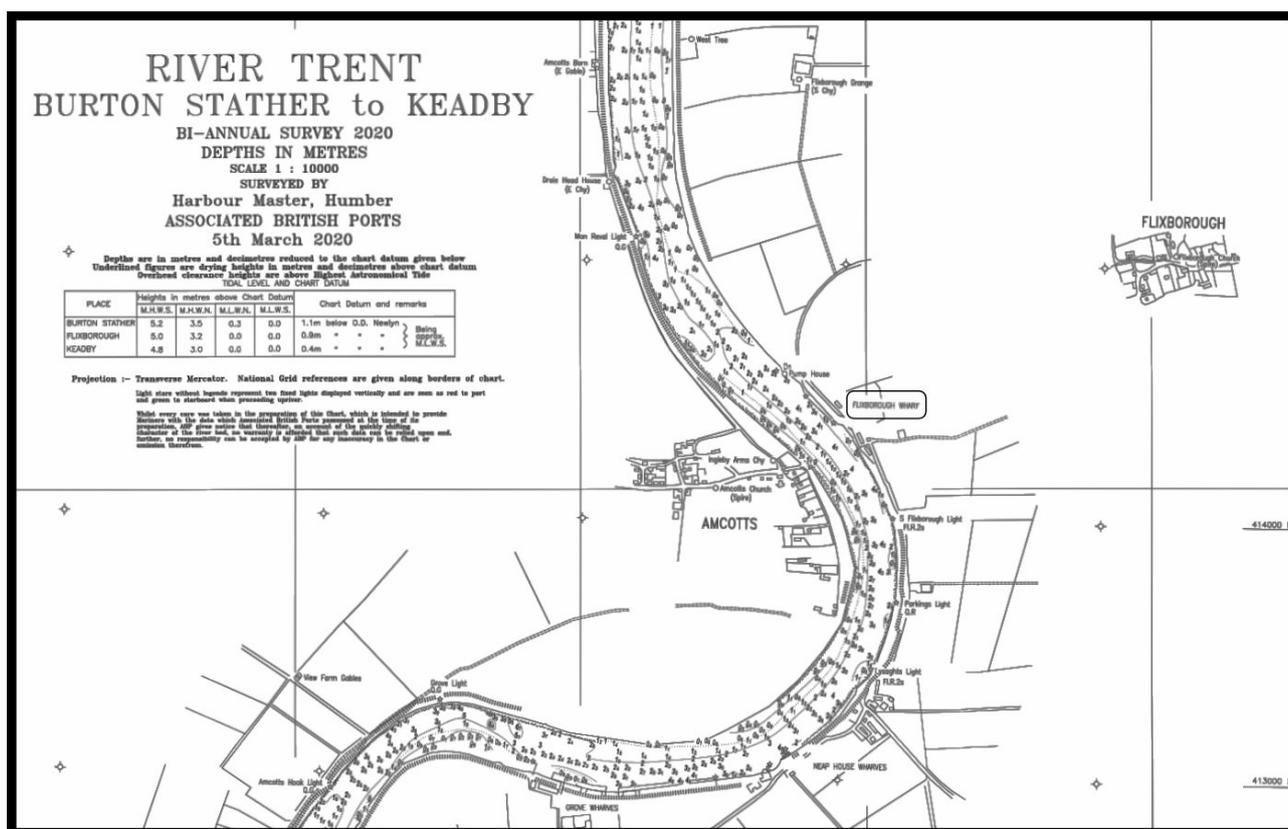


# LA FLIXBORO LINE

## FLIXBORO ! LES « CAENNAIS » EN ONT TOUS ENTENDU PARLER.

Pour les uns, c'est dans ce port, dans les années 50 et le début des années 60, que le **CHLOÉ** ou un « *fer à repasser* » déchargeait sa cargaison de minerai de fer - de la mine de May-sur-Orne - chargé à Caen au Nouveau Bassin. Pour les autres qui sont arrivés plus tard, dans les années 70, au temps de la « Côte », de Madagascar et autres lignes « étrangères », c'était un peu comme s'ils entendaient parler de « *l'autre* » navigation, celle du temps jadis.



Plan de la rivière Trent devant Flixborough. - Mis à jour en 2020.

## MAIS SEULS CERTAINS L'ONT PRATIQUÉ.

Pour y arriver, c'était une navigation pas facile. À l'entrée en mer du Nord, on passait South et North Foreland, l'entrée de la Tamise et ses traversiers et, ensuite c'était la navigation entre la côte est de l'Angleterre et les bancs, d'un bateau feu à l'autre, en commençant par le Sunk LV, le Newarp LV, l'Haisbro LV, en suivant chaque bouée de chenal<sup>1</sup>). Puis, c'était le virage devant Great-Yarmouth, passer au large

du Wash et enfin rejoindre le Spurn LV, le bateau-feu qui marquait l'entrée du Humber et la prise du pilote.

C'était, bien en évidence sur la table à cartes le Brown's Nautical Almanach et le Tidal Stream. Ce dernier ouvrage indiquant pour la Manche et la mer du Nord, heure par heure, où portaient les courants, que le 1<sup>er</sup> lieutenant annotait en remplaçant l'heure « *O Douvres* » par l'heure de la

1. Il restait encore dans les années 1950 des champs de mines datant de la Seconde Guerre Mondiale, non encore entièrement nettoyés.

haute mer à Douvres du jour. C'était l'ouvrage indispensable pour évaluer la dérive, la vitesse sur le fond, afin d'être sûr de l'heure de rendez-vous avec la prochaine bouée, pas si facile à repérer avec un mille et parfois moins de visibilité.

Par temps de brume ou de boucaille, il fallait être aussi très attentif, car les chenaux étaient très fréquentés par les « **colliers** » anglais - ils étaient nombreux dans les années 50 - qui descendaient de Newcastle, Blyth ou Sunderland pour ravitailler les usines à gaz de Londres en charbon. Bas sur l'eau, mangés par la mer, la coque noire, les superstructures souvent marron ils n'étaient guère visibles. Il y avait aussi les « **drifters** » et les chalutiers polonais, des pays l'Est, pêchant en boeuf le hareng, se fichant du « **commerce** ». Ils étaient nombreux à l'époque.

En plus il ne fallait pas compter sur le Radar les yeux fermés. Le 501 de Decca/SFR portant à 24 milles, noir granité sur son piédestal et son tube cathodique orange, n'était pas toujours très performant, les échos proches étant noyés par un « **anti-clutter**

» pas très efficace, avec un « **cristal** » de détection du signal HF fragile, avec un magnétron dont la puissance faiblissait rapidement, qui se dérégla. Pour le réparer, ajuster les réglages, il fallait monter là-haut dans l'antenne.

En approchant de la destination, quelques heures avant l'arrivée, un court télégramme ou un appel radiotéléphonique par la station Humber-radio - indicatif GKZ - à Jim Macfarlane de l'agence de Newcastle permettait de préciser l'heure



Pier 7, à Waalhaven. Les péniches du Rhin attendent le charbon d'Amérique.

d'arrivée à Spurn et de faire prévenir le pilotage.

Au « **LV SPURN** », c'était le pilote<sup>1)</sup> à bord, « **so british** » avec sa gabardine bleu marine fatiguée, la remontée du Humber - un air de ressemblance avec la Gironde - en passant devant Grimsby, Immingham sur bâbord, et Hull, plus haut sur la rive nord-est, puis prendre un virage serré sur la gauche pour prendre la rivière Trent. En suivant dans l'estuaire l'alignement des « mini bateaux-feux »<sup>2)</sup>, puis les bouées.

La Trent, dans son cours inférieur, après Flixborough, avant qu'elle se jette dans le Humber - encore une comparaison avec une rivière française -, ressemble, serpentant entre des rives basses, à une Charente boueuse.

Après s'y être engagé, encore un gros cinq milles et on arrivait, dans un virage, à l'appontement de Flixborough. Un simple quai en béton armé accroché à la berge, de cent mètres de long au plus, avec un unique portique, et la campagne autour.

Pour pouvoir accoster, le navire ne devait pas caler plus de 15 pieds 6 - 4 mètres 72 - et il fallait ar-

river au plein ou juste avant. Ensuite, le portique devait décharger le plus rapidement possible les 2.000 t de minerai qu'on pouvait avoir à bord. Le marnage à Flixborough en vives-eaux est important, il atteint 5 mètres, et il n'est pas très bon de s'échouer avec les cales pleines, même si les fonds reposent sur la vase.

Habituellement le déchargement s'accomplissait dans la journée et le navire pouvait quitter le « **wharf** » avec le nouveau flot et reprendre le chemin de la mer.

1. Un des pilotes était surnommé « le Cat », car son plaisir était d'imiter le miaulement de l'animal quand il y avait un nouveau venu à la passerelle et faire semblant de le chercher
2. Des petits chalands métalliques de 5 à 6 mètres de long, avec un feu sur une petite tourelle. Ils étaient habités par un gardien qui à notre passage émergeait par un capot. Toujours sa « mug » de thé à la main.

« **Sortir à terre** » consistait à rejoindre le petit village de Flixborough, qu'on atteignait, au bout de deux bons kilomètres, par une petite route qui grimpe dans la campagne. Un « **borough** » anglais avec sa petite église, son unique « **pub** », qu'on avait de fortes chances de trouver « **closed** ». Pour trouver un lieu plus animé, il aurait fallu se rendre à Scunthorpe. Par quels moyens ? Et, personne n'y songeait.

On pouvait attendre les autres escales sur le retour comme Newcastle, Anvers ou Rotterdam. D'une part, il fallait pouvoir se rendre libre, de l'autre, se n'était pas toujours facile d'aller à terre ; comme aux postes sur coffres du « **pier 7** » de Rotterdam où il fallait prendre le « **Spido** », si vous vouliez rejoindre le centre-ville, après avoir déambulé dans les nombreux bassins du port. Les « **Caennais** » - ceux qui habitaient Caen -, l'équipage préféraient attendre le retour dans « **leur** » port d'attache pour quitter le bord. L'attente n'était pas longue, une rotation Caen-Flixborough-Newcastle ou R'dam-Caen ne dépassait guère la semaine ou au plus dix jours.

L'escale de Flixborough était pour certains biens organisés, peu nombreux, tels « **Francis L.L.** », le maître d'hôtel et « **Pipi L.** », le « **1<sup>er</sup> Bic** », et « **d'autres** » s'exposant moins, l'occasion de faire du bon « **business** ». Il suffisait de sortir de caches bien dissimulées les bouteilles de cognac Coq

Rouge, les cartouches de Craven « **A** » achetées hors taxes chez les « **shipchandlers** » affairistes et peu regardants de Rotterdam ou d'Anvers, les refiler en douce à des comparses qui en attendaient la livraison, en évitant que les « **H.M. Customs** » de sa Gracieuse Majesté viennent y mettre leur grain de sel. La « **patache** » de Grimby faisait parfois une descente, toujours sans résultat. Pour les autres, les « **pas habitués** » de la ligne, il leur suffisait pour pouvoir boire la « **pinte** » locale, de vendre la bouteille et la cartouche de cigarettes autorisées, au tarif syndical : « **one bottle - one Pound** ».

Enfin, quand il arrivait que le navire reste à quai pour la nuit, c'était pour les plus aventureux et les plus téméraires, la chasse aux faisans à la torche électrique, en évitant de se faire attraper par le garde-chasse du Lord du coin.

## LES HAUTS FOURNEAUX DE SCUNTHORPE

En voyant les quelques milliers de tonnes de minerai que déchargeaient chaque mois les petits « **Caennais** », on ne peut pas soupçonner et évaluer l'import-



La mine à ciel ouvert de Frodingham, du même type d'exploitation que les mines de lignite en Allemagne.

tance qu'avaient les installations métallurgiques de Scunthorpe.

Des installations du même modèle que celles de la S.M.N., sises sur un gisement de minerai de fer, mais exploité bien

plus antérieurement.

Pour beaucoup l'Angleterre, le Yorkshire, c'est avant tout, depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, le pays noir, celui du charbon, qui s'y trouve en abondance, qui a été vendu au monde entier, qui alimentait les chaudières des « *dreadnoughts* » du « *Rule Britannia* ». C'est oublier les mines d'étain, de cuivre de Cornouailles, de fer, qui ont fait la richesse des « *Britons* » et introduit l'Angleterre avant tout le monde dans l'ère industrielle.

Depuis le Moyen Âge, comme c'était le cas en Basse-Normandie, dans le Perche, on a d'abord exploité des « *ferrières* »<sup>1)</sup>, des affleurements de minerai de fer, qu'on réduisait dans de bas fourneaux alimentés en bois, puis très vite en charbon de terre.

Mais cette méthode artisanale n'était pas suffisante à partir du XIX<sup>e</sup> siècle pour une industrie métallurgique britannique en pleine expansion. D'où la recherche de gisements métallifères

plus importants, même s'il fallait creuser le sol plus profondément.

C'est ainsi qu'est découvert, vers 1860, à Frodingham, un hameau qui jouxte le bourg de Scunthorpe, un important gisement, de minerai de fer qu'on dit peser des centaines de millions de tonnes, qui affleure la surface ; donc exploitable à ciel ouvert. Le minerai est pauvre, pas plus de 25% de fer, sa réduction nécessite beaucoup de charbon : l'Angleterre possède ce dernier en profusion et quelque soit le lieu où on est, il ne faut pas beaucoup de kilomètres pour aller le chercher.

La production de la mine devient importante, dès 1875, elle atteint 250.000 t par an.

À l'origine le minerai est envoyé par la ri-

vière Trent et les canaux, vers le Sud et l'Ouest Yorkshire, en particulier sur la ville de Barnsley où sont situées des mines de charbon et où il est traité. Avec la mise en service de nouvelles lignes de chemin de fer, il fut plus facile et rentable de faire venir le charbon, celui venant de Durham, que d'exporter le minerai.

Ce sont les Appleby, des Écossais, qui plantent en 1875, sur le site de New Frodingham, les premiers hauts fourneaux. Ils sont rejoints en 1908 par John Lysaght, un entrepreneur d'origine irlandaise, venant de Bristol, dont l'ambition est de fabriquer les grosses plaques de blindage destinées aux navires cuirassés. Plus tard ce dernier absorbe les premiers.



La rangée impressionnante des hauts-fourneaux dans les années 1950

Pendant la Première Guerre mondiale, la production s'accroît, deux hauts fourneaux et des convertisseurs viennent compléter les installations. La production annuelle atteint 650.000 tonnes de fonte.

Entre les deux guerres, en dépit des allers et retours

de l'économie, des vicissitudes des crises, l'expansion et la rationalisation de la production se poursuivent. Des hauts fourneaux plus puissants sont construits, les laminoirs sont spécialisés dans la fabrication de plaques et de barres d'acier. Les usines de Scunthorpe emploient 6.500 personnes.

Après la Seconde Guerre mondiale, vient la construction de deux gros hauts fourneaux, ils sont inaugurés en 1950, et le remplacement en 1954 de deux anciens, L'ambition est de faire passer la production annuelle de fonte à 900.000 t, puis à 1.250.000 t.

En 1967, l'industrie de la métallurgie est nationalisée. Scunthorpe est l'un des cinq sites de production d'acier que choi-

1. Des poches de minerai de fer, exploitables à ciel ouvert, comme des carrières, à côté desquelles on construisait un fourneau pour fabriquer la fonte.

sissent de maintenir le gouvernement et la British Steel Corporation. En 1970, un plan de modernisation de 5 Milliards de £ est prévu afin d'augmenter la productivité de 50% et de diminuer d'autant le nombre d'ouvriers.

Dans le même temps le terminal pondéreux d'Immingham est construit. Il est capable d'accueillir des « bulks » de 100.000 t. La mine locale ferme en 1980.

L'aciérie se spécialise dans les produits longs, en particulier les rails de chemin de fer. C'est elle qui fournit en exclusivité les British Railways.

Ensuite c'est par le « **British Steel Act 1988** » de M<sup>me</sup> Thatcher, la privatisation de la British Steel, en 1999, le rachat par des intérêts hollandais - Koninklijke Hoogovens -, en 2007, par Tatra et pour finir en 2016 par le fond Greybull Capital<sup>1)</sup>. Des

reprises à chaque fois accompagnées par des coupes, des suppressions d'emplois. Avec pour les derniers propriétaires l'intention, d'abord, de bien se payer sur la bête.

## LA CAENNAISE ET LA « FLIXBORO LINE »

Nous avons vu que qu'au début des années 1950 les hauts fourneaux de Scunthorpe ont l'ambition d'augmenter d'importance leur production d'acier. Le minerai local est très peu titré, il faut pouvoir y joindre du plus riche, d'une composition identique, qu'on ne veut pas encore chercher très loin, à des milliers de milles, comme au Brésil.

Celui de May-sur-Orne convient. Un contrat est signé entre la mine et British Steel. La Navale Caennaise, pointilleuse dès qu'il s'agit de marchandises entrant ou sortant de Caen, veut en contrôler les flux et se propose pour le transporter. En devant concéder des frets raisonnables et



Le NÉRÉE(1) qui inaugure la Flixboro Line

en s'adaptant aux conditions si particulières d'accès de Flixborough : ajustement des escales aux périodes des marées de vive-eau, tirants d'eau réduits.

Au début, années 1950 et 1951, ce sont le **NÉRÉE (1)** et le **LIEUTENANT LANCELOT**, épisodiquement le **GALLIUM**, qui sont affectés à la ligne. En dehors des marées favorables, ils sont placés sur les autres

destinations de la mer du Nord. Compte tenu du faible port en lourd de ces navires, ce n'est pas un courant de transport extraordinaire.

Avec l'arrivée en 1953 des « **hollandais** » : **PSYCHÉ, ÉNÉE (1)**, puis de l'« **ACB** » **CHLOÉ**, les chargements se font plus nombreux et, la taille des navires augmentant,

1. Un fonds d'investissement fondé par deux Français de Londres, anciens de la banque Lehman Brothers. Leur but : nettoyer l'affaire pour la rendre rentable, puis la revendre. En attendant, en retirer une rente juteuse. C'est l'objectif des « fonds vautour ».

plus conséquents. Ainsi pour novembre 1953, quatre navires sont affectés au service, avec un retour en France en passant par la Tyne, Rotterdam ou Anvers.

En octobre 1954, on remarque sur la liste des voyages l'arrivée les premiers « *fers à repasser* » : le **NÉRÉE (2)**, le « *n°1* » étant vendu, et même un affrété, le **BOL-BEC - Worms -**. Ce sont eux, avec le **PSY-CHÉ**, le **CHLOÉ** et le « *vieux* » **GALLIUM**, l'**ARISTÉE (1)**, puis le **PHÉBÉ (2)** et épisodiquement le **TY-PHÉE**, qui vont assurer pendant les 5 ou 6 années qui suivent les livraisons.

En 1960, on s'aperçoit, qu'ils ne sont plus que deux petits vraquiers, parfois trois à fréquenter Flixborough, de façon irrégulière. En avril 1962 on n'en voit plus qu'un, puis en septembre encore deux : **ARISTÉE (1)**, **NÉRÉE (2)**.

Fin 1963, les Anglais signalent qu'ils ne prendront plus que la moitié des tonnages originellement annoncés. Puis à la fin de l'année 1964, brusquement, le contrat est rompu. Les importations de minerai normand cessent.

C'est un événement qui ne semble pas au premier abord d'une importance primordiale - le problème de l'emploi des « *blancs* » de la ligne d'Afrique du Nord est

beaucoup plus préoccupant au vu des navires encore engagés sur la ligne et du tonnage transporté. Il marque cependant profondément la Caennaise, les marins, car il signe la fin d'une spécificité : le cabotage pondéreux caennais avec des navires chargés de charbon à l'entrée et chargés de minerai de fer à la sortie.

Cette interruption pose aussi un point

d'interrogation sur l'avenir des deux futurs « *micro-vraquiers* » : **ÉGÉE (2)** et **THIS-BÉ (6)**, aux caractéristiques optimisées pour tenir la ligne ; mais qui ne la fréquenteront jamais. Ils trouveront, heureusement, une autre destination : la



Le wharf à pondéreux d'Immingham

Côte d'Afrique, à l'époque en pleine expansion.

Elle met fin à une destination peu exotique, qui est pourtant restée bien ancrée dans la mémoire des marins, ceux du cabotage, qui lui donnaient le titre quelque peu prétentieux de « *Flixboro Line* ».

C'est aussi la disparition graduelle d'une catégorie d'officiers au cabotage : les lieutenants « *patrons au bornage* », les seconds mécaniciens « *3<sup>ème</sup> classe* », des vieux matelots et des chauffeurs.

François CHAILLER